

2010年3月期 第2四半期決算説明会 主な質疑応答(要旨)

Q-1

- ◆ 第二部資料 P.12 の国内旅客事業で個人旅客が旅行旅客よりも単価の下落が大きいですが、その背景と下期以降の見通しはどうか？

A-1

- ご指摘のとおり、個人旅客の単価は旅行旅客と比べて減少しておりますが、単価設定自体を大きく切り下げたからではありません。
- ビジネス需要の回復が遅れているため、高単価の片道・普通運賃の利用が減少して割引運賃への転移が増え、結果、運賃ミックスが悪化したことが主な要因です。
- また、新たなシニア空割などの割引運賃も需要喚起に奏功しましたが、単価面では低下方向に働いたことも要因となっています。
- 下期以降はビジネス需要が前年と比較して徐々に改善していくことにより、個人旅客の単価下落は収まっていくと見ております。

Q-2

- ◆ 第二部資料 P.25 の国際旅客事業のイールドにおいて、下期前提が上期実績と比べて大きく改善していますが、FSCの影響を除くとどの程度改善することになるのでしょうか？

A-2

- 今年度のFSC収入額は、2008年度との比較では、上期が約190億円の減収に対して、下期は約180億円の減収を見込んでいます。
- 従って、FSCの影響を除いたイールドの上期実績は前年比71%の9.5円、下期前提は103%の11.3円を見込んでいます。
- これは、ビジネスを含む需要全体が下期、特に第4四半期以降改善することにより、上期よりもクラスミックスの改善とイールドマネージメントによる改善が図れる計画となっているためです。

Q-3

- ◆ 通期の航空運送事業の営業収入・費用の見通しについて教えてください。

A-3

- 通期の航空運送事業の収入、費用の見通しは第二部 P.21 に掲載しております。
- 営業費用のうち、燃油費は現在の市況見通しに基づいて 2,495 億円を見込んでいます。
- 燃油費以外の費用の通期見通しでは、第 1 四半期決算後から全体としては大きな変更はありませんが、見直した項目は以下のとおりです。
 - － 機材の導入遅れ、投資抑制により、航空機材賃借費が 5 億円減少、減価償却費が 20 億円減少
 - － チャーター便運航や生産量の見直しにより、人件費が 20 億円増加
 - － 減収に伴い、販売費が 55 億円減少
 - － 機内販売の仕入れ増加により、その他費用が 10 億円増加

Q-4

- ◆ 今期の第 2 四半期決算と通期と比較すると、下半期は営業黒字で経常赤字となっていますが、営業外損益の内容について教えてください。

A-4

- 通常、営業外損失として部品の除却、売却損を計上しております。これらは、年度後半に集中しているのが過去数年の傾向となっており、そのように反映しています。
- 営業黒字としているのは、収入見込みを減らしても、300 億円の緊急収支改善策の効果が下期に集中して現れる為です。

Q-5

- ◆ 来期以降の座席キロの見通しについて教えてください。

A-5

- 来期以降の生産量は、様々な経営環境を踏まえて決定していきたいと考えております。
- 国内線は、ネットワーク収益力を高め、需給適合をすすめて安定的にキャッシュフローが生み出せることを主眼に捉え、座席キロは大きな増加にはならないと考えております。来年 10 月以降の羽田の発着枠の増加については、政府の配分方針決定後、増便していきます。
- 国際線は、3 月に成田、10 月から羽田の発着枠が拡大します。羽田については、深夜便による長距離路線の運航も可能であり、既にほとんどの国とは就航に関して 2 国間交渉が締結できています。羽田、成田空港をデュアルハブとして活かし、また、コンチネンタル航空が加盟したことにより相手のハブ空港も活用することも念頭に、長距離運航を主軸に提供座席キロを 10%程度増加させることを念頭においています。路線については、需要環境、採算性等を勘案して慎重に展開していきます。

Q-6

- ◆ 次期経営戦略と現行中期計画との違いについて教えてください。
- ◆ 『新内際航空事業モデルの検討』について教えてください。

A-6

- 前回の『2008-11 中期経営戦略』とは、需要動向、競争環境の変化、オープンスカイなど自由化の潮流がすすんでいるなどの点で経営環境が大きく異なっています。
- また、2010 年は首都圏の発着枠の拡大があり、デフレ環境の中で発着枠拡大をどのように活かしてグローバルな世界の競争に勝ち残っていくのがテーマとなります。
- 事業構造改革に加えて、抜本的な体質改善、コスト構造改革などを次期経営戦略に盛り込んでいきます。
- 『新内際航空事業モデルの検討』は、首都圏以外の地域において、例えば、海外のローコストキャリアのようなビジネスモデルの活用や地域との連携により、収益性ある新事業の展開や航空需要の創出が期待できると考え、現在検討を進めています。
- 次期経営戦略の詳細については、発表時にお示ししていく予定です。

Q-7

- ◆ 来期の生産性向上の中で、間接人員を 1000 名を減らすとしていますが、具体的にはどのようにして行うのですか？

A-7

- リセッション前から間接部門の業務改革に取り組んできましたが、今後、事業拡大を現有人員で対応していくことを考え、間接人員のフロントラインへの配置をすすめていきます。
- また、グループを含めて本社機能、管理部門機能を一箇所にまとめ、経理部門、人事部門などを初めとして集的に処理する部門を作ることを考えております。長年続いた本部体制にメスをいれて、組織人員の最適化を達成していきたいと考えています。

Q-8

- ◆ 1000 億円の収支改善は、今期の収支からの改善なのでしょうか？
- ◆ 1000 億円の収支改善の中で、コスト構造改革によるものはどの程度ですか？

A-8

- 2010 年度、仮に大幅に国際線を増やした場合、収入の算定は難しいのですが、費用は 750~800 億円程度増加すると見ております。その見通しから 1000 億円程度削減する計画を現時点で考えております。そのため、09 年度との対比ではありません。
- 収支改善策として 5 項目を掲げてますが、コスト構造改革によるものは、1000 億円のうち、700~900 億円と考えております。販売関連費用、人件費、間接固定費の削減等で考えており、過去最大規模の対策であるため、従来の考え方を換え、チームを作って早期に全社を挙げて取り組んでいきます。

Q-9

- ◆ B787 のデリバリーの時期と遅延に伴うボーイングからの補償について教えてください。
- ◆ また、遅延によるオペレーションへの影響はありますか？

A-9

- B787 はボーイング社が発表している通り、年内にファーストフライト、また、その約 1 年後の 2010 年度第 3 四半期（10 月～12 月）に当社にデリバリーされる予定です。従って初号機は、当社にデリバリーされますが、スケジュールについては、現在ボーイング社の月間生産台数を確認しながら調整中です。次期経営戦略を公表する時には、デリバリースケジュールは見えてくると思います。
- 補償はデリバリーを確定させてからとなるため、本格的な交渉はこれからとなります。
- B787 の長距離路線への本格導入は 11 年度からを考えております。オペレーション上、10 年度の収支への影響は半年間あり、まだ精査しておりませんが、他の機材での対応を図り、影響を最小限にとどめていきます。

Q-10

- ◆ 9 月末時点でのコミットメントラインの設定金額と使用状況について教えてください。

A-10

- ◆ 現在、コミットメントラインを活用してファイナンスを行った実績はありません。5 月の約 1500 億円の借り入れは、通常の銀行団から協調融資で行いました。

Q-11

- ◆ 今期末の業績見通しにおいて繰延税金資産の前提について教えてください。

A-11

- 繰延税金資産は 9 月末で流動・固定合わせて 1,500 億円程度あります。
- 第 2 四半期決算後、繰延税金資産は計上できており、通期においても継続して同様な計算を前提にしています。

Q-12

- ◆ 今期の設備投資の計画に変更はありますか？
- ◆ バランスシートの管理については、D/E レシオ 2 倍程度を今後も目標としていくのでしょうか？

A-12

- 設備投資については、当初計画どおり、2300 億円程度を行う予定です。
- 中期的には、燃費効率の良い戦略機材を競合他社に先駆けて導入していくことが重要と考えており、変更の予定はありません。
- ただし、他の設備投資については削減を行いメリハリをつけていきたいと考えております。
- D/E レシオは、9 月末ではオンバランスで 2.1 倍、オフバランスを含めて 2.5 倍程度となっております。
- 今後も 2 倍台は保って格付けを維持し、将来的には上げていきたいと考えております。

以上